



# Recueil des lois fédérales

---

N° 44 17 novembre 1987

- 1424 Règlement de visite des bateaux du Rhin
- 1454 Transport de matières dangereuses sur le Rhin (ADNR)
- 1455 Age minimum d'admission aux travaux souterrains dans les mines. Convention n° 123
- 1456 Organisation de travailleurs ruraux et leur rôle dans le développement économique et social. Convention n° 141
- 1457 Rôle de l'orientation et de la formation professionnelles dans la mise en valeur des ressources humaines. Convention n° 142
- 1458 Administration du travail: rôle, fonctions et organisation. Convention n° 150
- 1459 Promotion de la négociation collective. Convention n° 154
- 1460 Réadaptation professionnelle et emploi des personnes handicapées. Convention n° 159
- 1461 Prestations d'invalidité, de vieillesse et de survivants. Convention n° 128
- 1462 Errata: Ordonnance sur les émoluments relatifs aux tâches de l'Office fédéral des transports (ordonnance sur les émoluments de l'OFT)

## *Annexe*

Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin (ADNR).  
Modification

# Règlement de visite des bateaux du Rhin

Modification du 15 juillet 1987

---

*Le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie,*  
vu l'article 28, 1<sup>er</sup> alinéa, de la loi fédérale du 3 octobre 1975<sup>1)</sup> sur la navigation  
intérieure;  
en exécution de la résolution 1987-I-11 de la Commission centrale pour la  
navigation du Rhin,

*arrête:*

I

Le règlement de visite des bateaux du Rhin, du 16 mai 1975<sup>2)</sup> est modifié par les  
prescriptions suivantes:

## *Art. 14.01 Généralités*

1. L'équipage qui doit se trouver à bord des bâtiments naviguant sur le Rhin, en  
vertu de l'article 1.08 du Règlement de police pour la navigation du Rhin, doit être  
conforme aux prescriptions du présent chapitre, pour tous les modes d'exploita-  
tion.

L'équipage prescrit pour le mode d'exploitation et le temps de navigation utilisé  
doit être constamment à bord du bateau faisant route. Un départ sans l'équipage  
prescrit n'est pas autorisé.

Lorsque pour une cause imprévue (par exemple, maladie, accident, ordre d'une  
autorité) au maximum un membre de l'équipage prescrit fait défaut à bord en  
cours de route, les bateaux peuvent néanmoins continuer leur voyage jusqu'au  
premier lieu de stationnement approprié – les bateaux à passagers jusqu'au  
terminus de la journée – s'il y a à bord un titulaire d'une patente de batelier du  
Rhin valable pour le trajet à parcourir ainsi qu'un autre membre de l'équipage  
prescrit.

La personne chargée de surveiller et de soigner des enfants de moins de six ans se  
trouvant à bord ne peut pas être membre de l'équipage à moins que des mesures  
soient prises pour assurer la sécurité des enfants sans surveillance permanente.

2. Chaque Etat riverain ou la Belgique peut prescrire que ses dispositions  
relatives à la protection des travailleurs sont applicables sur les bateaux rhénans  
immatriculés dans cet Etat. Les bateaux non immatriculés sont soumis aux

<sup>1)</sup> RS 747.201

<sup>2)</sup> RS 747.224.131

dispositions de l'Etat riverain ou de la Belgique dans lequel l'entreprise ou le propriétaire a son siège principal ou son domicile légal.

En dérogation à la disposition ci-dessus, les autorités compétentes des Etats riverains ou de la Belgique peuvent convenir bilatéralement que certains bateaux immatriculés dans un Etat soient soumis aux prescriptions de l'autre Etat.

Les femmes enceintes et les accouchées ne peuvent pas faire partie de l'équipage pendant 14 semaines au moins, dont au minimum six semaines avant et sept semaines après l'accouchement.

3. Pour l'application des articles 14.05, 14.06 et 14.07 il devra être tenu compte également des temps de navigation et de repos effectués en dehors du champ d'application du présent Règlement.

#### *Art. 14.02 Membres de l'équipage – Qualification*

1. Les membres de l'équipage peuvent être matelot léger (mousse, homme de pont), matelot, matelot garde-moteur, maître-matelot, timonier, conducteur, mécanicien.

2. Les qualifications pour les membres de l'équipage sont les suivantes:

2.1 pour le matelot léger:

- soit être âgé de 15 ans au moins et avoir un contrat d'apprentissage qui prévoit la fréquentation d'une école professionnelle de bateliers ou la participation à un cours par correspondance agréé par l'autorité compétente et préparant à un diplôme équivalent (mousse)
- soit être âgé de 16 ans au moins (homme de pont).

2.2 pour le matelot:

- soit être âgé de 17 ans au moins et avoir subi avec succès un examen sanctionnant la formation visée au point 2.1 ci-dessus ou sanctionnant une formation complète dans une école professionnelle de bateliers ou avoir subi avec succès un autre examen de matelot reconnu par l'autorité compétente,
- soit être âgé de 19 ans au moins et avoir navigué en faisant partie d'un équipage de pont pendant trois ans au moins dont un an au moins dans la navigation intérieure et deux ans soit en navigation intérieure, soit en navigation maritime, côtière ou de pêche, étant entendu que 250 jours de navigation maritime, côtière ou de pêche sont comptés pour 1 an de navigation;

2.3 pour le matelot garde-moteur:

- soit être matelot et avoir subi en outre avec succès un examen de matelot garde-moteur reconnu par l'autorité compétente,
- soit avoir des connaissances de base en matière de moteurs et un temps de navigation d'un an au moins comme matelot à bord d'un bateau de navigation intérieure motorisé;

2.4 pour le maître-matelot:

un temps de navigation sur le Rhin d'un an au moins comme matelot;

2.5 pour le timonier:

un temps de navigation sur le Rhin de deux ans au moins comme matelot;

2.6 pour le conducteur:

être titulaire d'une patente de batelier délivrée conformément au Règlement relatif à la délivrance des patentes de batelier du Rhin<sup>1)</sup>;

2.7 pour le mécanicien:

- soit être âgé de 18 ans au moins et avoir subi avec succès un examen sanctionnant un cycle de formation dans les secteurs du moteur et de la mécanique,
- soit être âgé de 19 ans au moins et avoir exercé pendant deux ans au moins l'activité de matelot garde-moteur sur un bateau de navigation intérieure motorisé.

#### *Art. 14.03* Membres de l'équipage – Aptitude

1. L'aptitude physique professionnelle doit être justifiée par un certificat médical au moment du premier enrôlement comme membre d'équipage par un médecin désigné par l'autorité compétente.

2. L'aptitude physique suppose notamment:

- a. Des aptitudes visuelles et auditives suffisantes au sens de l'annexe 3 au Règlement relatif à la délivrance des patentes de batelier du Rhin<sup>1)</sup>; cette condition n'est toutefois pas obligatoire pour les fonctions de mécanicien;
- b. La capacité de soulever seul une charge de 20 kg.

3. La justification de l'aptitude conformément aux chiffres 1 et 2 doit être renouvelée dans les trois mois à l'âge de 65 ans accomplis et ultérieurement tous les ans.

4. Au cas où une autorité compétente a des doutes sur l'aptitude physique d'un membre d'équipage, elle peut demander un contrôle médical conformément aux dispositions visées aux chiffres 1 et 2. Le membre d'équipage ne supporte les frais qui en résultent que dans le cas où les doutes étaient justifiés.

#### *Art. 14.04* Preuve de la qualification – Livret de service

1. Tout membre de l'équipage doit avoir un livret de service personnel conforme au modèle de l'annexe F. II. Au moment de l'enrôlement le livret de service doit être présenté au conducteur, tenu à jour et conservé soigneusement par celui-ci jusqu'au dérélement. Sur demande du titulaire le livret de service doit lui être remis à tout moment et sans délai.

Le livret de service contient, d'une part, des données de caractère général telles que les diplômes obtenus, les attestations médicales et la qualification du titulaire

<sup>1)</sup> RS 747.224.121

au sens de l'article 14.02 et, d'autre part, les données spécifiques relatives aux voyages effectués.

2. Le titulaire du livret doit faire viser le livret au moins une fois en l'espace de 12 mois, à compter de la date de délivrance par une autorité compétente locale.

3. L'autorité visée au chiffre 2 ci-dessus est responsable de l'inscription des données de caractère général visées au chiffre 1 ci-dessus. Le conducteur est responsable de l'inscription des données spécifiques visées au chiffre 1 ci-dessus. Les inscriptions relatives au voyage précédent doivent être portées avant le début du voyage suivant. Les instructions relatives à la tenue du livret de service et les définitions (par ex. «voyage», début et fin) sont contenues dans le livret de service.

4. Pour les membres d'équipage titulaires d'une patente de batelier du Rhin conforme à l'annexe 1 du Règlement relatif à la délivrance des patentes de batelier du Rhin<sup>1)</sup> cette patente tient lieu de livret de service.

5. La preuve de la qualification pour un emploi à bord doit pouvoir être fournie à tout moment:

5.1 pour le conducteur au moyen de la patente de batelier du Rhin;

5.2 pour le timonier, mécanicien, matelot garde-moteur, maître-matelot, matelot léger, au moyen du livret de service ou de la patente de batelier du Rhin.

#### Art. 14.05 Modes d'exploitation

On distingue les modes d'exploitation suivants:

A <sub>1</sub>	la navigation diurne de 14 heures au plus <sup>2)</sup> . . . . .	} par période de 24 heures
A <sub>2</sub>	la navigation semi-continue de 18 heures au plus . . . . .	
B	la navigation continue de 24 heures au plus . . . . .	

<sup>1)</sup> RS 747.224.121

<sup>2)</sup> La navigation diurne pourra être prolongée à 16 heures au plus, 1 fois par semaine au maximum, si le bateau est équipé d'un tachygraphe agréé par la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et si celui-ci est en bon état de fonctionnement et lorsque parmi les membres de l'équipage minimum prescrit se trouvent 2 titulaires de la patente de batelier du Rhin. Dans les groupes 1 et 3 tels qu'ils figurent dans le tableau de l'article 14.09 un de ces titulaires peut être remplacé par une personne en mesure de tenir temporairement la barre dans les conditions visées à l'article 1.03, chiffre 3, du Règlement de police pour la navigation du Rhin et pouvant présenter un livret de service portant une mention d'une des autorités compétentes des Etats riverains ou de la Belgique attestant qu'à la date de l'entrée en vigueur du chapitre 14 révisé, elle avait navigué au moins deux ans sur le Rhin comme matelot ou matelot garde-moteur, durée pour laquelle un temps de navigation sur d'autres voies d'eau intérieures pourra être compté jusqu'à concurrence d'un an. Cette mention doit être portée au livret de service au plus tard dans le délai de deux ans après l'entrée en vigueur du chapitre 14 révisé. Dans le groupe 2 tel qu'il figure dans le tableau de l'article 14.09 le remplacement ne pourra se faire que si l'équipage comprend en outre un matelot léger comme troisième membre d'équipage.

Un bateau naviguant sous mode A<sub>1</sub>, respectivement A<sub>2</sub>, doit interrompre sa navigation pendant 8 heures, respectivement 6 heures continues, si le bateau est équipé d'un tachygraphe d'un type agréé par la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et si celui-ci est en bon état de fonctionnement. Dans les autres cas, un bateau naviguant sous mode A<sub>1</sub>, respectivement A<sub>2</sub>, doit interrompre sa navigation de manière ininterrompue entre 22 heures et 06 heures, respectivement entre 23 heures et 05 heures.

#### *Art. 14.06* Repos obligatoire

1. Dans le mode d'exploitation A<sub>1</sub>, tout membre de l'équipage doit disposer de 8 heures de repos ininterrompu situées en dehors des temps de voyage pour chaque période de 24 heures comptée à partir de la fin de toute période de repos de 8 heures.

Dans le mode d'exploitation A<sub>2</sub>, tout membre de l'équipage doit disposer de 8 heures de repos dont 6 heures de temps de repos ininterrompu situées en dehors des temps de voyage <sup>1)</sup> pour chaque période de 24 heures comptée à partir de la fin de toute période de repos de 6 heures.

Dans le mode d'exploitation B, tout membre de l'équipage doit disposer d'un temps de repos de 24 heures par période de 48 heures dont au moins 2 × 6 heures ininterrompues.

Pendant son temps de repos obligatoire, un membre de l'équipage ne peut être tenu à aucune obligation, y compris de surveillance ou de disponibilité; les fonctions de garde et de surveillance prévues par les réglementations de police pour les bâtiments en stationnement ne sont pas à considérer comme une obligation au sens du présent alinéa.

2. Les dispositions prévues par la réglementation du travail et par les conventions collectives en ce qui concerne les durées plus longues de la période de repos restent valables.

#### *Art. 14.07* Livre de bord – Tachygraphe

1. A bord de chaque bateau, à l'exception des remorqueurs et pousseurs de port, des barges sans équipage, des bâtiments des autorités et des bateaux de sport, doit se trouver un livre de bord conforme au modèle de l'annexe F. Ce livre de bord doit être tenu conformément aux instructions qu'il contient. La responsabilité de la présence du livre de bord et des inscriptions qui doivent y être portées incombe au conducteur. Le premier livre de bord, qui doit porter le numéro 1, le nom du bateau et son numéro officiel doit être délivré par l'autorité qui a délivré le certificat de visite au bateau.

2. Les livres de bord ultérieurs peuvent être délivrés par une autorité compétente locale qui y appose le numéro d'ordre; ils ne peuvent toutefois être délivrés que

<sup>1)</sup> Pour tout membre de l'équipage, âgé de moins de 18 ans, 8 heures de repos ininterrompu dont 6 heures situées en dehors des temps de voyage.

sur présentation du livre de bord précédent. Le livre de bord précédent doit être revêtu de la mention indélébile «annulé» et être rendu au conducteur.

3. Le livre de bord annulé doit être conservé à bord pendant six mois suivant la dernière inscription.

4. Lors de la délivrance du premier livre de bord conformément au chiffre 1, l'autorité qui délivre le premier livre de bord, certifie cette délivrance au moyen d'une attestation mentionnant le nom du bateau, le numéro officiel du bateau, le numéro du livre de bord et la date de la délivrance. Cette attestation doit être conservée à bord et être présentée sur demande. La délivrance des livres de bord ultérieurs conformément au chiffre 2 est à inscrire par l'autorité compétente sur l'attestation.

5. Les renseignements des tachygraphes doivent être conservés à bord pendant six mois suivant la dernière inscription.

#### *Art. 14.08* Equipement des bateaux

1. Sans préjudice des autres dispositions du présent Règlement, les automoteurs, pousseurs, convois poussés et bateaux à passagers exploités avec un équipage minimum doivent satisfaire aux prescriptions suivantes:

a. Les installations de propulsion doivent être aménagées de façon à permettre la modification de la vitesse et l'inversion du sens de la propulsion depuis le poste de gouverne.

Les machines auxiliaires nécessaires à la marche du bateau doivent pouvoir être mises en marche et arrêtées depuis le poste de gouverne, à moins qu'elles ne fonctionnent automatiquement ou que ces machines fonctionnent sans interruption au cours de chaque voyage.

b. Les niveaux critiques

– de la température de l'eau de refroidissement des moteurs principaux,  
– de la pression de l'huile de graissage des moteurs principaux et des organes de transmission,

– de pression d'huile et de la pression d'air des dispositifs d'inversion des moteurs principaux, des organes de transmission réversible ou des hélices,  
– du niveau de remplissage du fond de cale de la salle des machines

doivent être signalés par des dispositifs qui déclenchent dans la timonerie des signaux d'alarme sonores et optiques. Les signaux d'alarme acoustiques peuvent être réunis dans un seul appareil sonore. Ils peuvent s'arrêter dès que la panne est constatée. Les signaux d'alarme optiques ne doivent être éteints que lorsque les troubles correspondants sont éliminés.

c. L'alimentation en carburant et le refroidissement des moteurs principaux doivent être automatiques.

d. La manœuvre du gouvernail doit pouvoir se faire par une personnes sans effort particulier même à l'enfoncement maximum autorisé.

e. L'émission des signaux optiques et sonores prescrits par le Règlement de

police pour la navigation du Rhin pour les bateaux faisant route doit pouvoir se faire depuis le poste de gouverne.

- f. S'il n'est pas possible de s'entendre directement entre le poste de gouverne et l'avant du bateau, l'arrière du bateau, les logements et la salle des machines, une liaison phonique doit être prévue. Pour la salle des machines, la liaison phonique peut être remplacée par des signaux optiques et acoustiques.
  - g. Le canot prescrit doit pouvoir être mis à l'eau par un membre d'équipage seul et en temps utile.
  - h. Un projecteur manœuvrable depuis le poste de gouverne doit être installé à bord.
  - i. L'effort nécessaire pour manœuvrer des manivelles et des dispositifs pivotants analogues d'engins de levage ne doit pas être supérieur à 16 kg.
  - k. Les treuils de remorque mentionnés au certificat de visite doivent être motorisés.
    - l. Les pompes d'assèchement et les pompes de lavage du pont doivent être motorisées.
  - m. Les principaux appareils de commande et instruments de contrôle doivent être disposés conformément à l'ergonomie.
  - n. Les équipements nécessaires en vertu des articles 3.03 et 3.04, chiffre 1, doivent pouvoir être commandés depuis le poste de gouverne.
  - o. Le bateau doit être équipé d'un radiotéléphone sur ondes métriques pour les réseaux bateau-bateau et information nautique.
2. La conformité ou la non-conformité du bateau aux prescriptions du chiffre 1 ci-dessus est certifiée par la Commission de visite par une attestation.  
Cette attestation doit se trouver à bord.

**Art. 14.09** Equipage minimum des automoteurs

L'équipage minimum des automoteurs comprend:

Groupe suivant la longueur du bateau L en m		Membres d'équipage	Nombre des membres d'équipage pour le mode d'exploitation		
			A <sub>1</sub>	A <sub>2</sub>	B
1	L ≤ 70	conducteur	1	2	2
		timonier	-	-	-
		maître-matelot	-	-	-
		matelot	1	-	1
		matelot léger	-	-	1 <sup>3)</sup>
2	L > 70	conducteur	1	2	2
		timonier	-	-	-
	L ≤ 86	maître-matelot	1	-	-
		matelot	-	-	2
		matelot léger	-	1 <sup>2)</sup>	-
3	L > 86	conducteur	1	2	2
		timonier	1	-	1 ou 1 <sup>5)</sup>
		maître-matelot	-	-	-
		matelot	1 <sup>1)</sup>	1	2 <sup>4)</sup>
		matelot léger	-	1	1

1) Le matelot peut être remplacé par deux mousses dont un au moins se trouve dans sa deuxième année professionnelle.  
2) Le matelot léger doit être âgé de plus de 18 ans. Il peut être remplacé par deux mousses dont un au moins se trouve dans sa deuxième année professionnelle.  
3) Le matelot léger doit être âgé de plus de 18 ans.  
4) Un des matelots peut être remplacé par un mousse de plus de 18 ans se trouvant au moins dans sa deuxième année professionnelle.  
5) Le timonier doit être titulaire de la patente de batelier du Rhin.

**Art.14.10** Equipage minimum des pousseurs, des convois poussés, formation à couple et autres assemblages rigides

L'équipage minimum des pousseurs, des convois poussés, formation à couple ou autres assemblages rigides comprend:

Groupes		Membres d'équipage	Nombre des membres d'équipage pour le mode d'exploitation		
			A <sub>1</sub>	A <sub>2</sub>	B
1	pousseur + 1 barge <sup>*)</sup> ou formation de dimensions L ≤ 116,5 m B ≤ 15 m	conducteur	1	2	2 ou 2
		timonier	1	-	1 1 <sup>5)</sup>
		matelot	1 <sup>1)</sup>	1	2 <sup>3)</sup> 4) 1
		matelot léger	-	1	- -
		mécanicien ou matelot garde-moteur	-	-	- -
2	pousseur + 2 barges <sup>*)</sup> automoteur + 1 barge	conducteur	1	2	2 ou 2
		timonier	1	-	1 1 <sup>5)</sup>
		matelot	1	2	2 2
		matelot léger	1	1	- -
		mécanicien ou matelot garde-moteur	-	-	1 -
3	pousseur + 3 ou 4 barges <sup>*)</sup> automoteur + 2 ou 3 barges	conducteur	1	2	2 ou 2
		timonier	1	-	1 1 <sup>5)</sup>
		matelot	2	2	2 2
		matelot léger	-	1	1 <sup>2)</sup> -
		mécanicien ou matelot garde-moteur	1	1	1 1
4	pousseur + plus de 4 barges <sup>*)</sup>	conducteur	1	2	2 ou 2
		timonier	1	-	1 1 <sup>5)</sup>
		matelot	3	3	3 3
		matelot léger	-	1 <sup>2)</sup>	1 <sup>2)</sup> -
		mécanicien ou matelot garde-moteur	1	1	1 1

1) Le matelot peut être remplacé par deux mousses dont un au moins se trouvant dans sa deuxième année professionnelle.

2) Le matelot léger doit être âgé de plus de 18 ans. Il peut être remplacé par un homme de ménage ou un cuisinier.

3) Un des matelots peut être remplacé par un mécanicien ou un matelot garde-moteur.

4) Un des matelots peut être remplacé par un mousse de plus de 18 ans se trouvant au moins dans sa deuxième année professionnelle.

5) Le timonier doit être titulaire de la patente de batelier du Rhin.

\*) Au sens du présent article le terme barge désigne également des automoteurs et des chalands.

Pour les barges de navire, les équivalences suivantes sont prises en compte:

1 barge ≙ 4 barges de navire Lash

1 barge ≙ 2 barges de navire Likes

1 barge ≙ 3 barges de navire Baco Liner

## Art. 14.11 Équipage minimum des bateaux à passagers

## 1. Bateaux pour excursions journalières

Groupe suivant le nombre maximum de passagers admis		Membres d'équipage	Nombre des membres d'équipage pour le mode d'exploitation		
			A <sub>1</sub>	A <sub>2</sub>	B
1	jusqu'à 75 personnes	conducteur	1	2	2
		timonier	-	-	-
		maître-matelot	-	-	-
		matelot	1	1	2
		matelot léger	-	-	-
		mécanicien	-	-	-
		matelot garde-moteur	-	-	-
2	de 76 à 250 personnes	conducteur	1	2	2
		timonier	-	-	-
		maître-matelot	-	-	-
		matelot	-	-	1
		matelot léger	-	1 <sup>2)</sup>	1 <sup>2)</sup>
		mécanicien	-	-	-
		matelot garde-moteur	1 <sup>1)</sup>	1	1
3	de 251 à 600 personnes	conducteur	1	2	3
		timonier	-	-	-
		maître-matelot	1	-	-
		matelot	-	1	1
		matelot léger	-	-	-
		mécanicien	-	-	-
		matelot garde-moteur	1 <sup>1)</sup>	1	1
4	de 601 à 1000 personnes	conducteur	1	2	3
		timonier	1	-	-
		maître-matelot	-	-	-
		matelot	1	2	2
		matelot léger	1	-	-
		mécanicien	-	1	1
		matelot garde-moteur	1	-	-
5	de 1001 à 2000 personnes	conducteur	2	2	3
		timonier	-	-	-
		maître-matelot	-	-	-
		matelot	3 <sup>1)</sup>	3	3
		matelot léger	-	1 <sup>2)</sup>	1 <sup>2)</sup>
		mécanicien	1	1	1
		matelot garde-moteur	-	-	-

<sup>1)</sup> Un matelot garde-moteur peut être remplacé par deux mouses dont un au moins a plus de 18 ans et se trouve dans sa deuxième année professionnelle.

<sup>2)</sup> Le matelot léger doit être âgé de plus de 18 ans.

Groupe suivant le nombre maximum de passagers admis		Membres d'équipage	Nombre des membres d'équipage pour le mode d'exploitation		
			A <sub>1</sub>	A <sub>2</sub>	B
6	plus de 2000 personnes	conducteur	2	2	3
		timonier	-	-	-
		maître-matelot	-	-	-
		matelot	3 <sup>1)</sup>	4	4
		matelot léger	1	-	1 <sup>2)</sup>
		mécanicien	1	1	1
		matelot garde-moteur	-	-	-
7	bateaux à vapeur de 1000 à 2000 personnes	conducteur	2	2	3
		timonier	-	-	-
		maître-matelot	-	-	-
		matelot	3 <sup>1)</sup>	3	3
		matelot léger	-	1 <sup>2)</sup>	1 <sup>2)</sup>
		mécanicien	3	3	3
		matelot garde-moteur	-	-	-

<sup>1)</sup> Un matelot garde-moteur peut être remplacé par deux mouses dont un au moins a plus de 18 ans et se trouve dans sa deuxième année professionnelle.  
<sup>2)</sup> Le matelot léger doit être âgé de plus de 18 ans.

## 2. Bateaux à cabines

Groupe suivant le nombre de lits		Membres d'équipage	Nombre des membres d'équipage pour le mode d'exploitation		
			A <sub>1</sub>	A <sub>2</sub>	B
1	jusqu'à 50 lits	conducteur	1	2	3
		timonier	-	-	-
		maître-matelot	1	-	-
		matelot	-	1	1
		matelot léger	-	-	-
		mécanicien	-	-	-
		matelot garde-moteur	1	1	1
2	de 51 à 100 lits	conducteur	1	2	3
		timonier	1	-	-
		maître-matelot	-	-	-
		matelot	1	1	1
		matelot léger	-	-	-
		mécanicien	-	1	1
		matelot garde-moteur	1	-	-

Groupe suivant le nombre de lits		Membres d'équipage	Nombre des membres d'équipage pour le mode d'exploitation		
			A <sub>1</sub>	A <sub>2</sub>	B
3	plus de 100 lits	conducteur	1	2	3
		timonier	1	–	–
		maître-matelot	–	–	–
		matelot	2 <sup>1)</sup>	3	3
		matelot léger	–	–	–
		mécanicien	1	1	1
		matelot garde-moteur	–	–	–
<sup>1)</sup> Un matelot peut être remplacé par deux mouses dont un au moins a plus de 18 ans et se trouve dans sa deuxième année professionnelle.					

**Art. 14.12** Cas où l'équipement minimum visé à l'article 14.08 est incomplet  
 Lorsque l'équipement d'un automoteur, pousseur, convoi poussé, formation à couple, autre assemblage rigide ou bateau à passagers ne correspond pas à l'équipement prévu à l'article 14.08, chiffre 1, l'équipage minimum doit être augmenté d'un matelot en modes d'exploitation A<sub>1</sub> et A<sub>2</sub> et de deux matelots<sup>1)</sup> en mode d'exploitation B.

En outre, lorsqu'il n'est pas satisfait à une ou plusieurs des lettres a à c, un matelot doit être remplacé par un matelot garde-moteur en modes d'exploitation A<sub>1</sub> et A<sub>2</sub> et deux matelots doivent être remplacés par deux matelots garde-moteur en mode d'exploitation B.

**Art. 14.13** Equipage minimum des autres bâtiments

La Commission de visite détermine pour les bâtiments qui ne sont pas visés par les articles 14.09 à 14.11 (par exemple remorqueurs, chalands, engins flottants) d'après leurs dimensions, mode de construction, leur aménagement et affectation, l'équipage qui doit se trouver à bord en cours de navigation.

Pour les bateaux avitailleurs d'une longueur inférieure à 35 m qui ne peuvent être exploités que sur de courts secteurs, la Commission de visite peut fixer un équipage minimum dérogeant à l'article 14.09.

**Art. 15.03** Application du chapitre 14 révisé

1. Pour les bateaux visés aux articles 14.09, 14.10 et 14.11
  - les dispositions des articles 14.08 et 14.12 ne seront obligatoires qu'à partir du 1<sup>er</sup> avril 1991,
  - les inscriptions aux points 46, 47 et 48 des certificats de visite seront nulles à partir du 1<sup>er</sup> avril 1988.

<sup>1)</sup> Lorsqu'il n'est pas satisfait aux seules lettres i ou l ou aux deux, l'augmentation en mode d'exploitation B est de un matelot au lieu de deux.

2. La prescription de l'article 14.05 selon laquelle un bateau doit interrompre la navigation à des heures fixes déterminées pour le cas où il n'est pas équipé d'un tachygraphe ne sera obligatoire qu'à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1989.

La prescription selon laquelle un bateau doit être équipé d'un tachygraphe en vue de pouvoir prolonger la navigation diurne à 16 heures au plus, une fois par semaine, sous les conditions fixées à l'article 14.05, ne sera obligatoire qu'à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1989.

3. Pour les membres d'équipages déjà en service dans la navigation au 1<sup>er</sup> avril 1988

- les qualifications obtenues en application de l'article 14.01 du chapitre 14 antérieur leur restent acquises jusqu'au 31 mars 1990 étant entendu qu'un matelot déjà en service comme tel pourra exercer les fonctions de maître-matelot jusqu'à cette date;
- les certificats médicaux prescrits aux chiffres 1 et 2 de l'article 14.03 peuvent être remplacés par des attestations sur l'honneur des intéressés mentionnant qu'ils remplissent les conditions fixées aux chiffres 1 et 2 de l'article 14.03.

4. Les temps de navigation effectués avant le 1<sup>er</sup> avril 1988 peuvent être justifiés au moyen d'autres documents que le livret de service pour autant que celui-ci n'était pas prescrit.

5. Jusqu'à l'entrée en vigueur du futur Règlement des Communautés Européennes en cette matière, sur le secteur néerlandais du Rhin les prescriptions du chapitre 14 révisé ne s'appliquent qu'aux bateaux et engins flottants qui doivent franchir ou qui ont franchi dans un sens ou dans un autre la frontière germano-néerlandaise.

## II

L'annexe F a la nouvelle teneur ci-jointe.

## III

La présente modification entre en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 1988.

15 juillet 1987

Département fédéral des transports,  
des communications et de l'énergie:  
Schlumpf

*Annexe F. I.*

Modèle de Livre de bord

**Livre de bord**

N° d'ordre \_\_\_\_\_

Le présent Livre de bord comprend 200 pages numérotées de 1 à 200. Les mentions dans le présent livre devront être portées à l'encre de manière lisible (par ex. en lettres d'imprimerie).

Nom du bateau: \_\_\_\_\_

Numéro officiel: \_\_\_\_\_

**Instructions relatives à la tenue du Livre de bord***1. Numéro d'ordre*

Le premier Livre de bord de tout bateau doit être visé par la Commission de visite qui a délivré le certificat de visite au bateau. Les Livres de bord subséquents peuvent être délivrés et numérotés par une autre Commission de visite; ils ne peuvent toutefois être délivrés que sur production du Livre de bord précédent. Le Livre de bord précédent doit être revêtu d'une mention «annulé» indélébile et rendu au conducteur. Le Livre de bord portant la mention «annulé» doit être conservé à bord pendant 6 mois encore après la dernière inscription.

*2. Inscriptions dans le Livre de bord*

Les inscriptions que le conducteur doit porter dans le présent livre doivent répondre aux prescriptions du Règlement de visite. L'article 14.01, chiffre 3, est considéré comme rempli lorsque les inscriptions tiennent compte de la période de 48 heures précédant immédiatement l'entrée dans le champ d'application du Règlement de visite des bateaux du Rhin.

Les fonctions des membres de l'équipage peuvent être désignées de la façon suivante:

Cd – Sch	=	Conducteur – Schiffsführer – Schipper
Ti – St	=	Timonier – Steuermann – Stuurman
mMt – Bm – vMt	=	Maître-matelot – Bootsmann – Volmatroos
Mm	=	Matelot garde-moteur – Matrose-Motowart – Matroos-motordrijver
Mt	=	Matelot – Matrose – Matroos
Hp – Dm	=	Homme de pont – Decksmann – Deksmen
Ms – Sj	=	Mousse – Schiffsjunge – Scheepsjongen
Mc	=	Mécanicien – Maschinist – Machinist

Sur chaque page, le conducteur doit porter les inscriptions suivantes:

- le mode d'exploitation
- dès que le bateau commence son voyage:

- colonne 1 – la date (jour et mois),
- colonne 2 – l'heure (en h et mn),
- colonne 3 – le lieu d'où le bateau part,
- colonne 4 – le p.k. de ce lieu;
- dès que le bateau interrompt son voyage:
  - colonne 1 – la date (jour et mois) si elle est différente de celle où le bateau a commencé son voyage,
  - colonne 5 – l'heure (en h et mn),
  - colonne 6 – le lieu où le bateau stationne,
  - colonne 7 – le p.k. de ce lieu;
- dès que le bateau reprend sa route: mêmes inscriptions que dès que le bateau commence son voyage;
- dès que le bateau termine son voyage: mêmes inscriptions que dès que le bateau interrompt son voyage;
- la colonne 8 doit être remplie quand l'équipage monte à bord pour la première fois et chaque fois qu'il y a une modification du personnel appartenant à l'équipage;
- dans les colonnes 9 à 11 doivent être inscrits, pour chaque membre de l'équipage, le début et la fin de ses temps de repos.  
Ces inscriptions doivent être portées au plus tard à 8 heures le lendemain du jour considéré. Dans le cas où les membres de l'équipage prennent leur repos par roulement régulier, il suffit d'en préciser le schéma une fois pour chaque voyage;
- dans les colonnes 12 et 13 sont inscrites les heures d'embarquement ou de débarquement chaque fois qu'il y a une modification de l'équipage.

### *Sanctions*

Les infractions aux dispositions du Règlement de visite des bateaux du Rhin relatives aux équipages sont punissables. Ceci s'applique également au cas où le Livre de bord n'est pas tenu, ou n'est pas tenu réglementairement.

(Suivent les textes en vigueur du chapitre 14 de la Partie III du Règlement de visite des bateaux du Rhin dans les trois langues).



*Annexe F. II.*

**LIVRET DE SERVICE DE BATELIER**

N° \_\_\_\_\_

délivré par \_\_\_\_\_

pour  
(nom) \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (prénom(s) ; le cas échéant, souligner le prénom usuel)

né(e) le \_\_\_\_\_ à \_\_\_\_\_

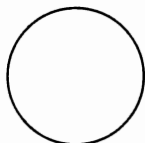
délivré sur la base de

\_\_\_\_\_ N° \_\_\_\_\_  
(désignation du document) (n° du document)

délivré le \_\_\_\_\_ à \_\_\_\_\_

nationalité \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ , le \_\_\_\_\_  
(lieu de délivrance du livret de service) (date de l'établissement du livret)



\_\_\_\_\_  
(cachet et signature  
de l'autorité qui délivre le livret)

**Livrets de service antérieurs du titulaire**

N° \_\_\_\_\_ délivré à \_\_\_\_\_

le \_\_\_\_\_ par \_\_\_\_\_

N° \_\_\_\_\_ délivré à \_\_\_\_\_

le \_\_\_\_\_ par \_\_\_\_\_

N° \_\_\_\_\_ délivré par \_\_\_\_\_

le \_\_\_\_\_ par \_\_\_\_\_

N° \_\_\_\_\_ délivré par \_\_\_\_\_

le \_\_\_\_\_ par \_\_\_\_\_

Observations de l'autorité :

Le titulaire du présent livret de service est qualifié pour naviguer sur le Rhin en tant que

– Mousse à partir du .....  
....., le ..... (cachet)

– Homme de pont à partir du .....  
....., le ..... (cachet)

– Matelot à partir du .....  
....., le ..... (cachet)

– Matelot garde-moteur à partir du .....  
....., le ..... (cachet)

– Maître-matelot à partir du .....  
....., le ..... (cachet)

– Timonier à partir du .....  
....., le ..... (cachet)

– Mécanicien à partir du .....  
....., le ..... (cachet)

(Cachet de l'autorité portant la mention)

## **Instructions relatives à une tenue du livret de service**

### *1. Mention du temps de navigation*

1.1 Il convient de remplir une nouvelle rubrique «navigation à bord . . .» lorsque le titulaire du livret de service

- commence son service à bord d'un bateau ou dans une école professionnelle de la batellerie,
- change de fonction à bord d'un même bateau.

1.2 Le «début du service» désigne le jour où le titulaire du livret de service commence son activité à bord. La «fin du service» désigne le jour où le titulaire du livret de service cesse son activité à bord, y compris les jours de congé dus en raison des périodes de service et non encore épuisés. Des périodes d'entretien, d'hivernage et d'attente du bateau d'une durée pouvant aller jusqu'à soixante jours consécutifs sont comptées comme période de navigation.

1.3 La rubrique «années» n'est à utiliser que dans le cas où le titulaire du livret de service était en service à bord pendant une année calendaire pleine, c'est-à-dire du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre. La rubrique «mois» n'est à utiliser que dans le cas où le titulaire du livret de service était en service à bord pendant un mois calendaire plein, c'est-à-dire du 1<sup>er</sup> au dernier jour du mois. La rubrique «jours» reçoit la mention du nombre de jours restants non comptés dans les années et les mois. Le jour du commencement et le jour de la fin du service comptent comme journées entières. A la rubrique «jours» il faut compter individuellement les jours du calendrier (voir l'exemple de la page 6 du livret de service).

### *2. Mention des voyages par secteurs*

2.1 Il convient de commencer une nouvelle page «voyage à bord du bateau . . .» pour toute nouvelle partie «Temps de navigation à bord . . .» ainsi qu'en cas de changement de conducteur.

2.2 Sous «secteur de . . .» il faut mentionner le lieu de départ et sous «jusqu'à . . .» le lieu de destination le plus à l'aval ou le plus à l'amont. Sous «secteur via . . .» il ne faut porter une mention que lorsque le bateau entre dans une autre voie navigable ou vient sur le Rhin en provenance d'une telle autre voie. Sont exceptés de cette disposition les voyages vers le secteur des embouchures du Rhin (voir exemples page 16 et 17 du livret de service).

2.3 Sous «durée du voyage du . . .» il faut mentionner le jour de départ du port mentionné sous «secteur de . . .» et sous «durée du voyage jusqu'au . . .» il faut mentionner le jour d'arrivée au port mentionné sous «secteur jusqu'à . . .».

### *3. Extension d'une patente de batelier du Rhin*

Les titulaires de la patente de batelier du Rhin ne sont pas obligés de continuer à tenir un livret de service sauf s'ils désirent étendre leur patente à des secteurs pour lesquels elle n'est pas encore valable.

#### *4. Inscriptions officielles*

Les pages 1, 2, 3, 47, 48 et 49 du livret de service, sont remplies par les autorités compétentes pour la délivrance des livrets de service ou par des personnes habilitées par ces autorités.

#### *5. Présentation du livret de service*

Le titulaire du livret de service doit faire viser le livret au moins une fois en l'espace de 12 mois, à compter de la date de délivrance, par une autorité compétente locale.

Il est de l'intérêt du titulaire de présenter le livret de service à une autorité compétente chaque fois qu'une page de voyages est remplie.

*Exemple*

Temps de navigation à bord :

Rhonetal	
(Nom du bateau/ <del>École*</del> )	
Type de bateau :	automoteur ordinaire
Port en lourd :	998 t / <del>nombre de passagers*</del> Puissance : 700 ch/KW*
Propriétaire :	Rheinschiff AG, Bâle (Nom de l'armement / <del>du particulier*</del> )
Conducteur :	Hans Müller (prénom) (nom)
Fonction :	matelot (désignation de la fonction)
Début du service :	29.4.1985
Fin du service :	8.7.1985
Total temps de service :	
_____ 2 _____ 10 (années) (mois) (jours)	
Signature :	_____
(conducteur / <del>Directeur d'École*</del> )	

Temps de navigation à bord :

Rhonetal	
(Nom du bateau/ <del>École*</del> )	
Type de bateau :	automoteur ordinaire
Port en lourd :	998 t / <del>nombre de passagers*</del> Puissance : 700 ch/KW*
Propriétaire :	Rheinschiff AG, Bâle (Nom de l'armement / <del>du particulier*</del> )
Conducteur :	Hans Müller (prénom) (nom)
Fonction :	matelot garde-moteur (désignation de la fonction)
Début du service :	9.7.1985
Fin du service :	_____
Total temps de service :	
_____ (années) _____ (mois) _____ (jours)	
Signature :	_____
(conducteur / <del>Directeur d'École*</del> )	

\*) rayer la mention inutile

Temps de navigation à bord :

---

 (Nom du bateau/Ecole\*)

Type de bateau :

Port en lourd : \_\_\_\_\_ t / nbre de passagers\*) Puissance : \_\_\_\_\_ ch/KW\*)

Propriétaire :

(Nom de l'armement / du particulier\*)

Conducteur :

\_\_\_\_\_ (prénom) \_\_\_\_\_ (nom)

Fonction :

(désignation de la fonction)

Début du service :

Total temps de service :

Fin du service :

\_\_\_\_\_ (années) \_\_\_\_\_ (mois) \_\_\_\_\_ (jours)

Signature :

(conducteur / Directeur d'école\*)

Temps de navigation à bord :

---

 (Nom du bateau/Ecole\*)

Type de bateau :

Port en lourd : \_\_\_\_\_ t / nbre de passagers\*) Puissance : \_\_\_\_\_ ch/KW\*)

Propriétaire :

(Nom de l'armement / du particulier\*)

Conducteur :

\_\_\_\_\_ (prénom) \_\_\_\_\_ (nom)

Fonction :

(désignation de la fonction)

Début du service :

Total temps de service :

Fin du service :

\_\_\_\_\_ (années) \_\_\_\_\_ (mois) \_\_\_\_\_ (jours)

Signature :

(conducteur / Directeur d'école\*)

\*) rayer la mention inutile

## Exemple

Date : Signature du conducteur :		Voyages par secteurs à bord du bateau : Rhonetal			Conducteur : H. Müller	
		Secteur de	via	à	du	Durée du voyage 1985 du
Date : Signature du conducteur :		Bâle	Wesel	Flaesheim	30.4	- 3.5
		Flaesheim	Wesel	Bâle	5.5	- 10.5
		Bâle		Rotterdam	12.5	- 16.5
		Rotterdam		Mannheim	20.5	- 24.5
		Mannheim	Dordrecht	Antwerpen	27.5	- 30.5
		Antwerpen	Ternaaien	Maastricht	3.6	- 5.6
		Maastricht	Nijmegen	Bâle	7.6	- 14.6
		Bâle	Wesel	Minden	17.6	- 21.6
		Minden	Wesel		24.6	-
			Tiel	Amsterdam		- 28.6
Date : Signature de contrôle de l'autorité :		Amsterdam	Tiel	Bâle	2.7	- 7.7





**Attestation relative aux aptitudes physiques**

Le \_\_\_\_\_  
(date) (lieu)

le titulaire du présent livret de service a été examiné

par \_\_\_\_\_  
(nom du médecin ou de l'établissement)

notamment en ce qui concerne

1. les exigences minimales d'acuités visuelle et auditive fixées à l'annexe 3 du Règlement relatif à la délivrance de patentes de batelier du Rhin.
2. la capacité de soulever seul une charge de 20 kg.

Sur la base des résultats de l'examen, il est certifié que le titulaire du présent livret de service  
remplit / ne remplit pas \*)

les exigences minimales visées sous le point 1 ci-dessus

remplit / ne remplit pas \*)

les exigences minimales visées sous le point 2 ci-dessus.

Observations : .....  
.....  
.....  
.....  
.....

\_\_\_\_\_, le \_\_\_\_\_  
(lieu) (date)

(Cachet et signature du médecin, désigné par l'autorité compétente, ayant procédé à l'examen ou de l'autorité compétente au vu du certificat médical )

\*) rayer la mention inutile



## **Extraits du Règlement relatif à la délivrance des patentes de batelier du Rhin**

**Article 4** Temps de pratique de la navigation et voyages nécessaires à l'obtention de la patente de batelier du Rhin

1. Le candidat doit justifier avoir été membre d'un équipage de pont pendant cinq ans dont un an au moins comme matelot, matelot garde-moteur ou timonier à bord d'un bâtiment motorisé.

Le temps pendant lequel le candidat a été membre d'un équipage de pont passé l'âge de 21 ans sera multiplié par 1,5 en vue du décompte de la durée des services.

Le temps de navigation en mer comme membre d'un équipage de pont est pris en considération à raison de deux ans au plus.

La fréquentation d'une école professionnelle de batelier est comptée comme temps de navigation pour une durée maximale de deux ans.

2. Le temps de navigation est le temps passé à bord d'un bâtiment se trouvant en cours de voyage.

Compte également comme temps de navigation:

- a. Le temps nécessaire pour le chargement et le déchargement;
- b. Les congés et temps de repos conventionnels;
- c. Les temps de réparation, d'hivernage et d'attente jusqu'à concurrence de soixante jours consécutifs.

Ne sera pas compté comme temps de navigation le temps passé à bord de menues embarcations ainsi que de bâtiments pour la conduite desquels la patente de sport, la patente de bâtiments de police ou la patente de bâtiments des services d'incendie suffisent ou suffiraient sur le Rhin.

3. Les conditions du chiffre 1 ci-dessus seront considérées comme remplies lorsque le candidat est muni d'un certificat de capacité nautique et d'aptitude au commandement délivré par une des autorités compétentes de l'un des Etats représentés à la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.

4. Dans tous les cas, le candidat doit avoir parcouru comme matelot, matelot garde-moteur ou timonier, à bord d'un bâtiment motorisé au sens de l'alinéa 3 du chiffre 2 ci-dessus, le secteur pour lequel la patente est demandée au moins 16 fois, dont trois voyages au moins dans chaque direction au cours des trois années précédant la demande de patente.

**Article 11** Justification des voyages accomplis

1. Les temps de navigation et des voyages exigés doivent être justifiés au moyen d'un livret de service ou d'un autre document qui contiennent au moins les indications suivantes:

- la désignation des bâtiments sur lesquels le candidat a navigué (nom, type, tonnes/ch);
- du nom des conducteurs correspondants;
- les dates de début et de fin du service au sens de l'article 4;

- la fonction exercée;
- les secteurs parcourus (désignation exacte du secteur parcouru avec lieu de départ et d'arrivée ainsi que les dates de début et de fin des voyages);
- les temps de réparations, d'hivernage et d'attente dépassant 60 jours consécutifs.

Le livret de service et les autres documents doivent être délivrés par l'autorité compétente d'un des Etats riverains du Rhin ou de la Belgique.

2. Pour l'obtention de la patente de sport, il suffit, pour justifier des voyages visés à l'article 7 sous d, d'une attestation délivrée par une association sportive habilitée à cet effet par les autorités compétentes de l'Etat intéressé ou bien d'attestations de deux répondants pouvant certifier que le candidat a accompli les voyages indiqués.

### **Extrait du Règlement de visite des bateaux du Rhin**

#### **Article 14.04 Preuve de la qualification – Livret de service**

1. Tout membre de l'équipage doit avoir un livret de service personnel conforme au modèle de l'annexe F.II. Au moment de l'enrôlement le livret de service doit être présenté au conducteur, tenu à jour et conservé soigneusement par celui-ci jusqu'au débrévement. Sur demande du titulaire le livret de service doit lui être remis à tout moment et sans délai.

Le livret de service contient, d'une part, des données de caractère général telles que les diplômes obtenus, les attestations médicales et la qualification du titulaire au sens de l'article 14.02 et, d'autre part, les données spécifiques relatives aux voyages effectués.

2. Le titulaire du livret de service doit faire viser le livret au moins une fois en l'espace de douze mois, à compter de la date de délivrance par une autorité compétente local.

3. L'autorité visée au chiffre 2 ci-dessus est responsable de l'inscription des données de caractère général visées au chiffre 1 ci-dessus. Le conducteur est responsable de l'inscription des données spécifiques visées au chiffre 1 ci-dessus. Les inscriptions relatives au voyage précédent doivent être portées avant le début du voyage suivant. Les instructions relatives à la tenue du livret de service et les définitions (par ex. «voyage», début et fin) sont contenues dans le livret de service.

4. Pour les membres d'équipage titulaires d'une patente de batelier du Rhin conforme à l'annexe 1 au Règlement relatif à la délivrance de patentes de batelier du Rhin cette patente tient lieu de livret de service.

5. La preuve de la qualification pour un emploi à bord doit pouvoir être fournie à tout moment:

5.1 pour le conducteur au moyen de la patente de batelier du Rhin;

5.2 pour le timonier, mécanicien, matelot garde-moteur, maître-matelot, matelot, matelot léger, au moyen du livret de service ou de la patente de batelier du Rhin.

# Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin (ADNR)

Modification du 15 juillet 1987

---

*Le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie,*  
vu l'article 28, 1<sup>er</sup> alinéa, de la loi fédérale du 3 octobre 1975<sup>1)</sup> sur la navigation  
intérieure;  
en exécution de la résolution 1987-I-28 de la Commission centrale pour la  
navigation du Rhin,  
*arrête:*

## I

Le règlement du 29 avril 1970<sup>2)</sup> pour le transport de matières dangereuses sur le  
Rhin (ADNR) est modifié par les prescriptions suivantes<sup>3)</sup>:

## Annexe B

*Marginal 141 000 – 141 999 (nouveau)*

## II

*Prescriptions transitoires*

## III

La présente modification entre en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 1987.

15 juillet 1987

Département fédéral des transports,  
des communications et de l'énergie:  
Schlumpf

31783

<sup>1)</sup> RS 747.201

<sup>2)</sup> RS 747.224.141

<sup>3)</sup> Le texte de ces dispositions n'est publié ni dans le RO ni dans le RS, mais est joint au RO  
n° 44/1987. Des tirés à part peuvent être obtenus auprès de l'Office central fédéral des  
imprimés et du matériel, 3000 Berne.

**Convention n° 123 du 22 juin 1965  
concernant l'âge minimum d'admission aux travaux  
souterrains dans les mines**

RS 0.822.722.3; RO 1968 175

---

**Champ d'application de la convention le 1<sup>er</sup> novembre 1987, complément<sup>1)</sup>**

**Retrait d'Etats parties**

Etats	Dénonciation avec effet le	
Biélorussie .....	3 mai	1980
Bulgarie .....	23 avril	1981
Italie .....	28 juillet	1982
Kenya .....	9 avril	1980
Pays-Bas .....	14 septembre	1977
Ukraine .....	3 mai	1980
Union soviétique.....	3 mai	1980
Yougoslavie .....	6 décembre	1984

31744

<sup>1)</sup> La présente publication complète celles qui figurent au RO 1973 1695, 1975 2507, 1982 725 et 1984 281.

# Convention n° 141 du 23 juin 1975 concernant les organisations de travailleurs ruraux et leur rôle dans le développement économique et social

RS 0.822.724.1; RO 1978 555

---

## Champ d'application de la convention le 1<sup>er</sup> novembre 1987, complément<sup>1)</sup>

Etats parties	Ratification	Entrée en vigueur
France Guadeloupe, Guyane française, Martinique, Réunion, Saint-Pierre- et-Miquelon, Nouvelle- Calédonie, Polynésie française .....	9 mai 1986	9 mai 1986
Pays-Bas Aruba .....	18 février 1986	18 février 1986

31745

<sup>1)</sup> La présente publication complète celles qui figurent au RO 1978 560, 1982 726, 1985 291 et 1986 1187.

# Convention n° 142 du 23 juin 1975 concernant le rôle de l'orientation et de la formation professionnelles dans la mise en valeur des ressources humaines

RS 0.822.724.2; RO 1978 561

## Champ d'application de la convention le 1<sup>er</sup> novembre 1987, complément<sup>1)</sup>

### I

Etats parties	Ratification	Entrée en vigueur
Australie .....	10 septembre 1985	10 septembre 1986
France Guadeloupe, Guyane française, Martinique, Réunion, Saint-Pierre- et-Miquelon, Nouvelle- Calédonie, Polynésie française .....	9 mai 1986	9 mai 1986
Grande-Bretagne .....	15 février 1977	15 février 1978
Japon .....	10 juin 1986	10 juin 1987
Pays-Bas Aruba .....	6 août 1986	6 août 1986

### II

#### Rectification

Dans la liste des Etats parties à la convention (RO 1978 565), il y a lieu de biffer la Guinée-Bissau.

31746

<sup>1)</sup> La présente publication complète celles qui figurent au RO 1978 565, 1982 728, 1983 263, 1985 292 et 1986 1188.

**Convention n° 150 du 26 juin 1978  
concernant l'administration du travail:  
rôle, fonctions et organisation**

RS 0.822.725.0; RO 1982 327

---

**Champ d'application de la convention le 1<sup>er</sup> novembre 1987,  
complément<sup>1)</sup>**

Etats parties	Ratification	Entrée en vigueur
Australie .....	10 septembre 1985	10 septembre 1986
Congo .....	24 juin 1986	24 juin 1987
Ghana .....	27 mai 1986	27 mai 1987
Grèce .....	31 juillet 1985	31 juillet 1986

31747

<sup>1)</sup> La présente publication complète celles qui figurent au RO 1982 333, 1983 619, 1985 824 et 1986 1193.

# Convention n° 154 du 19 juin 1981 concernant la promotion de la négociation collective

RS 0.822.725.4; RO 1984 1279

---

## Champ d'application de la convention le 1<sup>er</sup> novembre 1987, complément<sup>1)</sup>

Etats parties	Ratification	Entrée en vigueur
Espagne .....	11 septembre 1985	11 septembre 1986
Niger .....	5 juin 1985	5 juin 1986
Zambie .....	4 février 1986	4 février 1987

31749

<sup>1)</sup> La présente publication complète celle qui figure au RO 1984 1284.

# Convention n° 159 du 20 juin 1983 concernant la réadaptation professionnelle et l'emploi des personnes handicapées

RS 0.822.725.9; RO 1986 967

---

## Champ d'application de la convention le 1<sup>er</sup> novembre 1987, complément<sup>1)</sup>

Etats parties	Ratification		Entrée en vigueur	
Grèce .....	31 juillet	1985	31 juillet	1986
Irlande .....	6 juin	1986	6 juin	1987
Pérou .....	16 juin	1986	16 juin	1987

31750

<sup>1)</sup> La présente publication complète celle qui figure au RO 1986 972.

# Convention n° 128 du 29 juin 1967 concernant les prestations d'invalidité, de vieillesse et de survivants

RS 0.831.105; RO 1978 1493

---

## Champ d'application de la convention le 1<sup>er</sup> novembre 1987, complément<sup>1)</sup>

Etat partie	Ratification	Entrée en vigueur
Finlande <sup>2)</sup> .....	13 janvier 1976	13 janvier 1977

31751

<sup>1)</sup> La présente publication complète celles qui figurent au RO 1978 1517, 1982 1820 et 1985 308.  
<sup>2)</sup> Cet Etat a accepté les obligations des parties II à IV de la convention.

# Errata

---

## Ordonnance sur les émoluments relatifs aux tâches de l'Office fédéral des transports

(Ordonnance sur les émoluments de l'OFT)

du 1<sup>er</sup> juillet 1987 (RO 1987 1052)

*Article 36, 1<sup>er</sup> alinéa, lettre e*

**Au lieu de:**

Fr.

e. La prolongation de délais fixés dans une concession . . . . . 500.—

**Lire:**

e. La prolongation de délais fixés dans une concession . . . . . 550.—

9 novembre 1987

Chancellerie fédérale

31787

**Règlement  
pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin  
(ADNR)**

---

Pour des raisons d'ordre technique aussi bien que financier, les modifications de l'annexe A, ainsi que le nouveau texte de l'annexe B de l'ADNR du 28 octobre 1976 n'ont pas été publiés dans le Recueil des lois fédérales, mais ont été joints, après leur mise au point, au numéro 47/1976 du Recueil des lois fédérales à l'intention des abonnés (cf. aussi note en pied RO 1976 2416). Cette annexe fait partie intégrante du Recueil des lois fédérales.

Ces remarques s'appliquent également à la modification du 15 juillet 1987 de l'ADNR, qui sera remise aux abonnés sous forme d'annexe au numéro 44/1987 du Recueil des lois fédérales (cf. aussi note en pied RO 1987 1454).

17 novembre 1987

Chancellerie fédérale



# **Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin (ADNR)**

**Modification du 15 juillet 1987**

---

*Le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie,*  
vu l'article 28, 1<sup>er</sup> alinéa, de la loi fédérale du 3 octobre 1975<sup>1)</sup> sur la navigation  
intérieure;  
en exécution de la résolution 1987-I-28 de la Commission centrale pour la  
navigation du Rhin,  
*arrête:*

**I**

Le règlement du 29 avril 1970<sup>2)</sup> pour le transport de matières dangereuses sur le  
Rhin (ADNR) est modifié par les prescriptions suivantes:

## **Annexe B**

*Classe IVa et classe IIIa catégorie Kx en bateaux-citernes (nouveau)*

**141 000 –  
141 099**

### **Section 1: Généralités**

**141 100 –  
141 102**

#### **Dispositions applicables aux bateaux-citernes**

**141 103** Les dispositions des sections 1 à 5 s'appliquent en principe au transport de toutes  
les matières énumérées au marginal 141 121 (1).

L'application des dispositions et prescriptions pour les bateaux-citernes de la  
section 2 est indépendante des matières transportées et dépend du type de bateau.

Les dispositions et prescriptions des sections 3, 4 et 5 de la classe IIIa (marginaux  
131 300 à 131 599) sont applicables en cas de transport de matières de la classe  
IIIa énumérées au marginal 141 121 (2).

<sup>1)</sup> RS 747.201

<sup>2)</sup> RS 747.224.141

**141 103** Les dispositions et prescriptions des sections 3, 4 et 5 de la classe V (marginaux (suite) 151 300 à 151 599) sont applicables en cas de transport de matières de la classe V énumérées au marginal 141 121 (2).

### Types de bateaux

**141 104** Les différents types de bateaux-citernes sont les types IIa et IIIa.

**141 105 –**

**141 120**

### Transport en citernes

**141 121** Peuvent être transportées en bateaux-citernes:

	Nom de la matière	N° ONU	Classe, chiffre et, le cas échéant, catégorie	Type IIa	Type IIIa	Observations et dispositions complémentaires <sup>1)</sup>
(1)	Acetonitrile	1648	IVa, 2 <sup>b</sup>	+		8), 9)
	Nitrile acrylique	1093	IVa, 2 <sup>a</sup>	+		7), 9), 11)
	Adiponitrile	2205	IVa, 2 <sup>l</sup>	+	+	4), 6), 8), 9)
	Acrylate d'éthyle	1917	IIIa, 1 <sup>a</sup> , Kx	+		8)
	Dibromure d'éthylène	1605	IVa, 61a	+		6), 7), 9)
	Ether éthylpropylique	2615	IIIa, 1 <sup>a</sup> , Kx	+	+	–
	Aniline	1547	IVa, 11b	+		7), 9)
	Benzène	1114	IIIa, 1 <sup>a</sup> , Kx	+		4), 7)
	Chlorure de benzyle	1738	IVa, 61 <sup>k</sup>	+		6), 7), 9)
	Acrylate de butyle	2348	IIIa, 3 <sup>o</sup> , Kx	+	+	8)
	Huile carbol (mélanges contenant du phénol)		IVa, 13 <sup>c</sup>	+		7), 9)
	Chloroforme	1888	IVa, 61 <sup>o</sup>	+		5), 6), 7), 9)
	Aldéhyde crotonique	1143	IIIa, 1 <sup>a</sup> , Kx	+	+	9)
	Diamino-4,4' Diphénylméthane (Méthylènedianiline)	2651	IVa, 21 <sup>g</sup>	+	+	3), 6), 8), 9)
	1,2-Dichloroéthane (Dichlorure d'éthylène)	1184	IIIa, 1 <sup>a</sup> , Kx	+		7), 9)
	o-Dichlorobenzène	1591	IIIa, 4 <sup>o</sup> , Kx	+	+	8), 9)
	1,2-Dichloropropane (Dichlorure de propylène)	1279	IIIa, 1 <sup>a</sup> , Kx	+		7), 9)
	1,3-Dichloropropène	2047	IIIa, 3 <sup>o</sup> , Kx	+		8)
	Ether dichloroisopropylique	2490	IVa, 12 <sup>o</sup>	+		8), 9)
	1,4-Dioxanne	1165	IIIa, 5 <sup>o</sup> , Kx	+	+	–
	Ether vinylique	1167	IIIa, 1 <sup>a</sup> , Kx	+		10)
	Epichlorhydrine	2023	IVa, 12 <sup>a</sup>	+		7), 9)
	Alcool furfurylique	2874	IVa, 13 <sup>a</sup>	+	+	8), 9)
	Acrylate d'isobutyle	2527	IIIa, 3 <sup>o</sup> , Kx	+	+	8), 9)
	Diisocyanate de diphenylméthane-4,4'	2489	IVa, 21 <sup>c</sup>	+		8), 9)
	Isocyanates ayant un point d'ébullition supérieur ou égal à 300 °C	2207	IVa, 21 <sup>c</sup>	+	+	5), 6)
	Crésols (o-, m-, p-)	2076	IVa, 22 <sup>a</sup>	+		6), 8), 9)
Acrylate de méthyle	1919	IIIa, 1 <sup>a</sup> , Kx	+		7)	

141 121  
(suite)

Nom de la matière	N° ONU	Classe, chiffre et, le cas échéant, catégorie	Type IIa	Type IIIa	Observations et dispositions complémentaires <sup>5)</sup>
Dichlorométhane	1593	IVa, 61°	+		5), 6), 7), 9)
Nitrobenzène	1662	IIIa, 4°, Kx	+	+	8), 9)
Chloronitrobenzènes (o-, m-, p-)	1578	IVa, 21°k	+		3), 6), 8), 9)
Nitrophénol	1663	IVa, 21°	+		1), 2), 3), 6), 8), 9)
Nitrotoluènes (o-, et p-)	1664	IVa, 21°l	+	+	3), 6), 8), 9)
Phénol	2312	IVa, 13°c	+		1), 2), 3), 4), 7), 9)
Pyridine	1282	IIIa, 5°, Kx	+		7), 9)
Essence de pyrolyse		IIIa, 1°a, Kx	+		
Tétrachloréthylène (Perchloréthylène)	1897	IVa, 61°	+	+	5), 6), 8), 9)
Tétrachlorure de carbone	1846	IVa, 61°	+		5), 6), 8), 9)
Diisocyanate de toluène (mélanges isomères)	2078	IVa, 21°c	+	+	3), 6), 7), 9)
Diisocyanate de toluène	2078	IVa, 21°c	+	+	3), 6), 7), 9)
1,1,2-Trichloréthane		IVa, 61°	+	+	5), 6), 7), 9)
Trichloréthylène	1710	IVa, 61°	+	+	5), 6), 7), 9)
Phosphate de tricrésyle	2574	IVa, 22°	+	+	6), 7), 9)
(2) Catégorie KO <sub>n</sub>		IIIa, 1°, 2° et 5°	+		-
Catégories K1s, K1n, K2 ou K3		IIIa, 1° à 5°	+	+	-
Matières corrosives		V, 1°a à d, 2°, 5°, 21°a à e, 32° et 35°	+	+	-

Nom de la matière	N° ONU	Classe, chiffre et, le cas échéant, catégorie	Type IIa/IIIa	Type II/III	Type IV	Observations et dispositions complémentaires <sup>5)</sup>
(3) Amylamine	1106	IIIa, 5°, Kx	+	+		-
Butyraldéhyde	1129	IIIa, 13°C, Kx	+	+		7), 8)
Ether isopropylique	1159	IIIa, 1°a, Kx	+	+		-
Furfural	1199	IIIa, 4°, Kx	+	+		-
Isopropylbenzène	1918	IIIa, 3°, Kx	+	+	+	7), 8)
Oxyde de mésityle	1229	IIIa, 3°, Kx	+	+	+	-
Aldéhyde propionique	1275	IIIa, 1°a, Kx	+	+		-

141 121  
(suite)

Nom de la matière	N° ONU	Classe, chiffre et, le cas échéant, catégorie	Type IIa/ IIIa	Type II/ III	Type IV	Observations et dispositions complémentaires
Alcool méthylique	1230	IIIa, 5°, Kx	+	+		7), 8)
Mélange de méthanol et d'essence	1203	IIIa, 1°a, Kx	+	+		-

\*) *Observations et dispositions complémentaires:*

- 1) Pendant le chargement ou le déchargement, les conduites d'équilibrage de pression ainsi que les soupapes contre les surpressions et les sous-pressions doivent être chauffées.
- 2) Chaque citerne doit être équipée de dispositifs de mesurage pour la température et pour la pression.
- 3) En cas de chauffage de la cargaison, la température ne doit pas atteindre le point d'éclair et ne dépasser 80 °C en aucun cas.
- 4) Les coupe-flammes prescrits au marginal 131 222 (5) peuvent être enlevés; lorsque la température ambiante est telle que la cargaison risque de cristalliser, ils doivent être enlevés.
- 5) Les citernes et la cargaison doivent être exemptes d'eau non dissoute. Les cofferdams ne doivent pas être remplis d'eau.
- 6) En cours de route et en stationnement les signalisations supplémentaires visées à l'article 3.14, chiffre 2, et 3.32, chiffre 2, du Règlement de police sur la navigation du Rhin (deux feux et/ou cônes bleus) doivent être montrées.
- 7) Pour la détection de concentrations significatives de gaz toxiques provenant de la cargaison, il doit y avoir à bord les instruments de mesures appropriés visés au marginal 141 260, y compris les tubes-éprouvettes relatifs à la matière en question.
- 8) Pour la détection de concentrations significatives de gaz toxiques provenant de la cargaison, il doit y avoir à bord les instruments de mesures appropriés visés au marginal 141 260, y compris les tubes-éprouvettes. En l'état 1987, des tubes-éprouvettes relatifs à la matière en question n'étaient pas disponibles. Pour ces matières des tubes-éprouvettes relatifs à d'autres matières peuvent toutefois être utilisés provisoirement. Des renseignements sont donnés par les fabricants des tubes-éprouvettes.
- 9) Les citernes ne peuvent être nettoyées et/ou dégazées qu'à des endroits agréés à cet effet et uniquement par des personnes compétentes et/ou des firmes agréés à cet effet.  
Si cela n'est pas possible le dégazage peut se faire en cours de route conformément au marginal 141 307 si un danger pour l'équipage est exclu et si les précautions minimales complémentaires suivantes sont prises:
  - les ouvertures des timoneries et des logements doivent être fermées et les membres d'équipages travaillant sur le pont doivent porter les équipements de protection appropriés;
  - le dégazage est interdit dans la zone d'écluses et de leurs garages, sous les ponts et dans les zones à forte densité d'habitations.
- 10) Une installation doit permettre d'arroser l'ensemble du pont situé dans la zone de cargaison. L'installation doit être pourvue d'un raccord à un système d'alimentation à terre.

**141 121**  
(suite)


En outre, trois prises d'eau ainsi que trois tuyaux adaptés, d'une longueur suffisante, avec lances d'arrosage doivent se trouver dans la zone de cargaison au-dessus du pont.

<sup>1)</sup> Admis uniquement pour autant que l'autorité compétente ait édicté des prescriptions de service et que celles-ci soient observées.

---

**141 122 –**  
**141 180**

### **Documents**

 **141 181** Pour les bateaux-citernes avec des citernes vides non nettoyées, le conducteur est considéré comme expéditeur, en ce qui concerne les documents requis selon le marginal 6002 (3). Dans ce cas, le document de transport doit contenir les mentions suivantes: nom de la dernière matière transportée, classe, chiffre et, le cas échéant, catégorie.

### **Certificat d'agrément**

**141 182** A la demande de certificat d'agrément doit être joint le certificat de classification. Le certificat de classification doit mentionner pour quelles matières le bateau est approprié. Lorsqu'il s'agit d'une demande de certificat temporaire d'agrément, la présentation d'un certificat de classification préliminaire est suffisante.

**141 183 –**  
**141 199**

## **Section 2: Construction et équipement des bateaux**

### **Matériaux de construction**

**141 200** Toutes les installations et parties du bateau pouvant entrer en contact avec la cargaison doivent être construites avec des matériaux qui ne soient pas attaqués par la cargaison, ni ne provoquent de décomposition de celle-ci, ni ne forment avec celle-ci de combinaisons nocives ou dangereuses.

 **141 201 –**  
**141 207**

### **Etat du bateau et de son équipement**

**141 208** (1) Les bateaux-citernes doivent être construits sous la surveillance d'une société de classification agréée et classés par elle en première cote.

Les bateaux-citernes du type IIa doivent satisfaire au moins aux prescriptions fixées aux marginaux 131 200 à 131 299 pour les bateaux-citernes du type II.

Les bateaux-citernes du type IIIa doivent satisfaire au moins aux prescriptions fixées aux marginaux 131 200 à 131 299 pour les bateaux-citernes du type III.

(2) Les prescriptions des marginaux 131 200 à 131 299 s'appliquent dans la mesure où elles ne sont pas en contradiction avec les prescriptions de la présente

**141 208** section. Toutefois, les prescriptions des marginaux 131 211 (3)b, 131 217 (1), (suite) 131 220 (1) et (2), 131 221, 131 225 (3) et (8), 131 235 et 131 241 (3) ne s'appliquent pas.

**141 209 –**  
**141 210**

### Cales et citernes

**141 211** (1) Dans la zone de cargaison (à l'exception des cofferdams), le bateau doit être construit avec un pont plat et une coque en enveloppe double, c'est-à-dire à double-muraille et double-fond et sans trunk. L'intervalle entre le bordé extérieur du bateau et la cloison longitudinale des citernes doit être de 1,00 m au moins. Toutefois, une réduction à 0,80 m est tolérée si, par rapport aux prescriptions concernant les dimensions indiquées dans les spécifications demandées par la société de classification, les renforcements suivants sont entrepris:

- a. renforcement de l'épaisseur des tôles de gouttière de 25%;
- b. renforcement de l'épaisseur des tôles du bordé extérieur de 15%;
- c. disposition d'un système de lisses au bordé extérieur à une hauteur de 0,15 m au moins et avec une semelle d'au moins 7,0 cm<sup>2</sup> de section;
- d. les serres ou les systèmes de lisses sont supportés par des anneaux analogues aux transversales de fond avec des ouvertures d'allègement à des intervalles de 1,80 m au plus.

Dans le cas de la construction du bateau en système de couple transversal un système de serres longitudinales doit être aménagé au lieu du système visé sous c ci-dessus. L'intervalle entre les serres ne doit pas être inférieur à 0,80 m et la hauteur des serres entièrement liées aux couples ne doit pas être inférieure à 0,15 m. La section de la semelle ne doit pas être inférieure à 7,0 cm<sup>2</sup>, comme pour c ci-dessus. Si les lisses sont coupées, la hauteur des traverses doit être augmentée de la hauteur de coupure à la lisse.

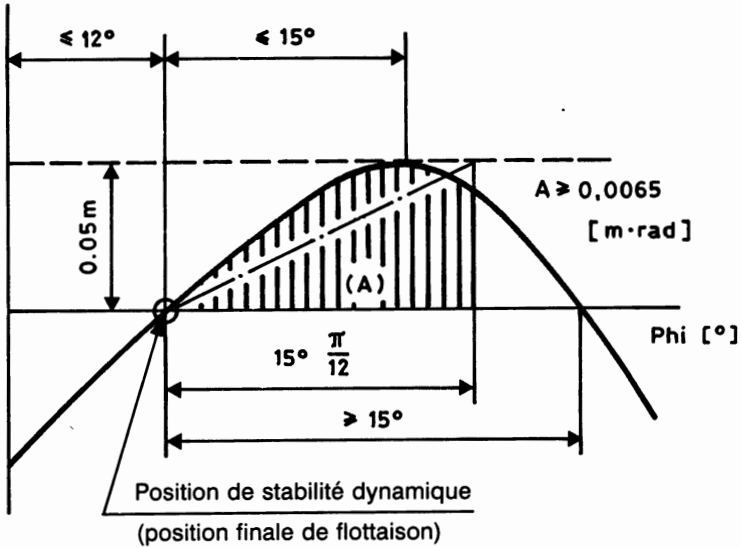
La hauteur du double-fond doit être d'au moins 0,70 m en moyenne; toutefois, elle ne doit en aucun point être inférieure à 0,60 m.

Sous les puisards de pompes, la hauteur peut être de 0,50 m, le volume du puisard ne devant pas dépasser 0,25 m<sup>3</sup>.

(2) La flottabilité du bateau doit être prouvée pour le cas d'envahissement et d'état de chargement les plus défavorables. La preuve par le calcul d'une stabilité suffisante doit être fournie sur la base d'un essai de stabilité transversale pour tous les stades intermédiaires et pour le stade final d'envahissement. Les valeurs de base du calcul de stabilité – poids du bateau à vide et position du centre de gravité – doivent être déterminées soit par un essai d'inclinaison soit par le calcul détaillé. En cas d'envahissement symétrique la preuve est considérée comme fournie s'il subsiste dans tous les cas une hauteur métacentrique positive d'au moins 0,30 m. Au stade final l'inclinaison du bateau due à l'envahissement asymétrique ne doit pas être supérieure à 12°. La courbe des bras de levier doit présenter, au-dessus de la position de stabilité dynamique, une zone de stabilité de 15° au moins en liaison

**141 211** avec un bras de redressement de 0,05 m dans ces zones. L'aire sous-tendue par la courbe dans cette zone ne doit pas être inférieure à  $0,0065 \text{ m} \times \text{angle}$  (en radians).

*Preuve de la stabilité en cas d'invasion*



(3) Des ouvertures à travers lesquelles des compartiments intacts peuvent être envahis de surcroît doivent pouvoir être fermées de manière étanche au jet d'eau.

(4) Pour le cas d'invasion les données suivantes sont à considérer:

- a. L'extension d'une avarie sur les côtés du bateau doit être supposée comme suit:
  - extension en longueur: au moins  $0,10 L$ , toutefois pas moins de 7,50 m,
  - extension transversale: 0,79 m,
  - extension verticale: illimitée en partant de la base.
- b. L'extension d'une avarie du fond doit être supposée comme suit:
  - extension en longueur: au moins  $0,10 L$ , toutefois pas moins de 7,50 m;
  - extension transversale: 3,00 m,
  - extension verticale: 0,59 m en partant de la base, le puisard exclu.
- c. Toutes les cloisons situées dans la zone avariée doivent être considérées comme avariées, c'est-à-dire que le cloisonnement doit être choisi de telle sorte que le bateau reste à flot après l'invasion de deux compartiments se suivant directement.

Dans le cas d'une avarie du fond, des compartiments situés côte à côte transversalement sont également considérés comme envahis.

- 141 211** (suite) La partie inférieure d'orifices qui ne peuvent être fermés de manière étanche (par ex. les portes, fenêtres, ouvertures), doit être située à 0,10 m au moins au-dessus du plan de flottaison, au stade final de l'invasissement. L'invasissement des chambres des machines doit être estimé à 85%. L'invasissement des autres chambres et citernes doit être déterminé conformément aux destinations et selon la situation.

Pour la chambre des machines principales, seule la flottabilité pour le cas d'invasissement d'un seul compartiment doit être prouvée, c'est-à-dire que les cloisons finales de la chambre des machines ne sont pas considérées comme avariées.

(5) Les chambres des pompes doivent être aménagées de sorte que leur accès soit facile, que les installations mécaniques s'y trouvant puissent être manœuvrées en sécurité également par des personnes munies d'un équipement protecteur personnel et que des personnes blessées ou évanouies puissent être évacuées sans difficultés particulières, le cas échéant avec l'aide d'installations fixes.

(6) La double-muraille et le double-fond ne peuvent être aménagés que pour le ballastage.

(7) La double-muraille, le double-fond, les citernes et autres locaux de la zone de cargaison où l'on peut circuler, doivent être aménagés de sorte qu'ils puissent être visités. Les dimensions des ouvertures d'accès doivent être telles qu'une personne portant un appareil respiratoire puisse entrer ou sortir d'un local sans entrave et que l'évacuation d'une personne blessée ou évanouie, depuis le fond du local concerné, soit possible, le cas échéant avec l'aide d'installations fixes. Grandeur minimale de l'ouverture: 0,36 m<sup>2</sup>, longueur minimale: 0,50 m.

#### **Aération et ventilation**

- 141 212** La double-muraille et le double-fond dans la zone de cargaison qui ne sont pas prévus pour le ballastage doivent être pourvus de dispositifs d'aération munis de coupe-flammes.

**141 213 –**  
**141 215**

#### **Salle des machines**

- 141 216** Les entrées, les fenêtres ouvrables et autres ouvertures des salles des machines doivent être distantes de 2 m au moins de la zone de cargaison.

#### **Logements et locaux de service**

- 141 217** (1) Les logements et la timonerie doivent être à l'avant du cofferdam situé le plus en avant ou à l'arrière du cofferdam situé le plus en arrière.
- (2) Les entrées et les fenêtres ouvrables des superstructures et des logements, ainsi que les autres ouvertures de ces locaux doivent être situées à 2 m au moins de

**141 217** la zone de cargaison. Les portes et les fenêtres de la timonerie peuvent être (suite) disposées dans cette zone de 2 m s'il n'existe pas d'accès direct de la timonerie au logement.

**141 218 –**  
**141 219**

#### **Aménagement des cofferdams**

**141 220** Les cofferdams doivent pouvoir être remplis d'eau et asséchés au moyen d'une pompe.

#### **Dispositifs de sécurité et de contrôle des citernes**

**141 221** (1) Les citernes doivent être munis:

- a. –
- b. d'un dispositif indicateur de niveau;
- c. d'un dispositif avertisseur pour le niveau de remplissage, qui se déclenche au plus tard à un remplissage de 90%;
- d. d'un déclencheur du dispositif automatique permettant d'éviter un débordement excessif, qui se déclenche à un remplissage de 97,5%;
- e. –
- f. d'un dispositif de prise d'échantillons de type fermé et/ou d'une ouverture pour la prise d'échantillons d'un diamètre de 0,30 m au maximum et muni d'un coupe-flamme;
- g. –

(2) Le degré de remplissage en pour-cent doit pouvoir être obtenu avec une erreur d'au plus 0,5%. Il se rapporte à la capacité totale de la citerne, y compris la caisse d'expansion. L'indicateur du niveau de remplissage doit pouvoir être lu depuis l'emplacement de commande du vannage de la citerne correspondante.

(3) Le déclencheur doit actionner une alarme optique composée de deux sons de tonalités différentes mais de fréquence constante, et une alarme acoustique à bord en même temps qu'il doit déclencher un contact électrique susceptible, sous forme d'un signal binaire, d'interrompre la ligne électrique établie et alimentée par l'installation à terre et de permettre de prendre côté terre les mesures pour empêcher tout débordement.

(4) Le déclencheur visé au paragraphe (1), d doit pouvoir fonctionner indépendamment du dispositif avertisseur pour le niveau de remplissage mais peut être accouplé au dispositif indicateur de niveau.

#### **Orifices des citernes**

**141 222** (1) Les ouvertures des clapets permettant le dégagement à grande vitesse doivent être disposées, si possible, très haut au-dessus du pont.

Les clapets doivent être réglés pour s'ouvrir pendant le voyage lorsque les pressions suivantes sont dépassées:

**141 222**  
(suite)

- bateaux-citernes du type IIa: colonne d'eau de 3500 mm
- bateaux-citernes du type IIIa: colonne d'eau de 900 mm.

(2) Le clapets permettant le dégagement à grande vitesse peuvent être rabattables, si la capacité de fonctionnement reste garantie pendant le rabattement.

(3) Outre les dispositifs prescrits au marginal 131 222 (4)a pour les bateaux-citernes du type II, chaque citerne ou groupe de citernes relié par un collecteur de gaz doit être muni d'un dispositif permettant de détendre les citernes sans danger, constitué au minimum par un coupe-flamme et un organe de fermeture dont la position indique clairement s'il est ouvert ou fermé.

(4) Les dispositifs de fermeture des orifices utilisés pour la prise d'échantillons doivent être conçus de manière à ce que la durée d'ouverture puisse être aussi courte que possible et que le couvercle ou le tamis du coupe-flamme situé sous le couvercle ne puisse rester ouvert sans intervention extérieure.

**141 223-**  
**141 224****Pompes et tuyauteries de chargement et de déchargement**

- 141 225** (1) a. Les tuyauteries de chargement et de déchargement doivent être indépendantes de toute autre tuyauterie du bateau.
- b. Les tuyauteries de chargement et de déchargement doivent être agencées de telle manière qu'en fin de chargement ou de déchargement le liquide restant dans les tuyauteries puisse être évacué sans danger et remis, soit dans les citernes du bateau, soit au dépôt.
- c. Les tuyauteries de chargement et de déchargement situées sur le pont doivent se distinguer nettement des autres tuyauteries du bateau.
- d. L'intervalle entre la cloison extérieure et les tuyauteries de chargement et de déchargement situées sur le pont, excepté les raccords de terre, doit être d'un quart de la largeur du bateau au moins.
- (2) Une possibilité de réapprovisionnement des citernes doit être assurée.
- (3) Si de l'eau destinée au lavage des citernes ou au lestage du bateau circule dans le système de chargement et de déchargement, les raccords à la terre nécessaires pour prendre l'eau à l'intérieur de la zone de cargaison doivent toutefois être situés à l'extérieur des citernes.

Le tuyau destiné à prendre l'eau doit être muni, au point de communication avec le système de chargement et de déchargement, d'une soupape de non-retour.

Si la partie sous pression d'un système de lavage de citernes est agencée de sorte que l'aspiration à travers ce tuyau sera impossible, cette pompe ainsi que ses raccords peuvent être disposés à l'extérieur de la zone de cargaison. Il ne doit pas exister de communication fixe entre le tuyau et la citerne.

Une soupape de non-retour commandée par ressort doit empêcher le passage de gaz de la zone de cargaison à travers le système de lavage des citernes.

**141 225** (4) En-dessous du pont, excepté à l'intérieur des citernes et de la salle des pompes, ne doivent pas se trouver de tuyauteries de chargement et de déchargement.

(5) Les brides et presse-étoupes doivent être munis d'un dispositif protecteur contre toute projection de cargaison.

**141 226–**  
**141 234**

#### **Installations d'assèchement et de ballastage dans la zone de cargaison**

**141 235** (1) Les pompes d'assèchement et de ballastage des locaux situés dans la zone de cargaison doivent être installées dans la zone de cargaison.

(2) La double-muraille et le double-fond ne doivent être aménagés que pour recueillir l'eau de ballastage. Ils doivent pouvoir être asséchés par des éjecteurs ou par des installations indépendantes situées dans la zone de cargaison.

(3) Le tuyau statique et son raccord extérieur destiné à l'aspiration de l'eau de ballastage doivent être situés à l'intérieur de la zone de cargaison, mais toutefois à l'extérieur des citernes.

**141 236–**  
**141 239**

#### **Moyens d'extinction d'incendie**

**141 240** Dans la zone de cargaison au-dessus du pont doivent se trouver au moins trois prises d'eau et trois tuyaux appropriés, suffisamment longs, munis de lances d'arrosage. Au moins deux jets d'eau provenant de raccords différents doivent pouvoir atteindre simultanément tout point du pont dans la zone de cargaison.

Une soupape de retenu commandée par ressort doit empêcher le passage de gaz de la zone de cargaison à travers le système d'extinction.

Il doit y avoir à bord quatre extincteurs conformes au marginal 10 240.

#### **Feux et lumières non-électriques**

**141 241** Seul est autorisé l'éclairage électrique.

**141 242–**  
**141 259**

#### **Équipement spécial**

**141 260** (1) Pour la détection de gaz provenant de la cargaison, doit se trouver à bord un toximètre, avec son mode d'emploi, si un tel appareil est prescrit par le marginal 141 121 (1) en fonction de la matière transportée. La détection doit être possible sans entrer dans les locaux concernés.

Toutefois, pour les convois poussés et les formations à couple faisant route, il suffit que le pousseur ou le bâtiment assurant la propulsion de la formation à couple soit muni d'un tel instrument.

**141 260** (2) Une douche appropriée doit se trouver en un endroit accessible directement (suite) depuis la zone de cargaison.

**141 261 –  
141 299**

### **Section 3: Prescriptions générales de service**

#### **Généralités**

**141 300** (1) Le conducteur doit être suffisamment informé par l'expéditeur du maniement de la cargaison.

(2) Des équipements de protection personnels prêts à l'emploi pour la protection des poumons, des yeux et du corps, prévus pour tous les travaux à effectuer à bord (opérations de chargement ou de déchargement, prise d'échantillons, contrôle des citernes), doivent se trouver à bord. Si dans les consignes écrites d'autres équipements sont mentionnés, ceux-ci doivent également se trouver à bord, prêts à l'emploi.

#### **Accès aux citernes, cofferdams et cales; contrôles à effectuer**

**141 301** (1) Les cofferdams vides doivent être examinés une fois par jour pour vérifier l'étanchéité de la cloison côté cargaison.

(2) Les cofferdams doivent être remplis d'eau si une fuite de matière est constatée, sauf si cela est interdit expressément par le marginal 141 121.

(3) Les chambres des pompes doivent être vérifiées une fois par jour quant à leur étanchéité.

(4) L'entrée aux citernes vides, cofferdams, double-murailles, chambres de pompes et double-fonds n'est admise que:

a. s'ils sont exempts de gaz dangereux et contiennent suffisamment d'oxygène, ou

b. si la personne qui entre dans le local est munie d'un appareil respiratoire et de l'habit de protection nécessaire, et que l'opération s'effectue sous la surveillance constante d'une 2<sup>e</sup> personne disposant du même équipement.

**141 302 –  
141 306**

#### **Dégazage de citernes vides**

**141 307** Par dérogation au marginal 10 407, le dégazage de citernes vides peut être effectué en cours de route au moyen de dispositifs de ventilation appropriés, les couvercles des citernes étant fermés et le dégagement des mélanges de gaz et d'air s'opérant à travers les coupe-flammes et si la concentration de gaz dans le mélange dégagé à la sortie est inférieure à 50% de la limite inférieure du mélange détonant.

**141 307** Le dégazage est toutefois interdit dans les zones d'écluses, y compris leurs (suite) garages.

Voir aussi la disposition complémentaire n° 9) du marginal 141 121.

**141 308 –  
141 310**

#### **Fermeture des citernes, des cofferdams et des cales**

**141 311** Par dérogation au marginal 10 311, l'ouverture des couvercles de citernes chargées est interdite.

**141 312 –  
141 319**

#### **Utilisation des cofferdams et des cales contenant des citernes indépendantes de la coque**

**141 320** Les cofferdams ne peuvent être utilisés que pour les usages pour lesquels ils sont aménagés en vertu des marginaux 131 211 et 131 225. Ils ne peuvent être remplis de l'eau de ballastage que lorsque les citernes sont vides.

#### **Communications entre tuyauteries**

**141 321** (1) Il est interdit d'établir des communications entre 2 ou plusieurs des groupes de tuyauteries suivants:

- a. tuyauteries de chargement et de déchargement,
- b. tuyauteries de ballastage et d'épuisement de la double-muraille, du double-fond et des cofferdams,
- c. tuyauteries situées en dehors de la zone de cargaison.

(2) La prescription visée sous (1) ci-dessus ne s'applique pas aux communications flexibles entre

– la tuyauterie de chargement et de déchargement et la tuyauterie des cofferdams,

– la tuyauterie située en dehors de la zone de cargaison et la tuyauterie des cofferdams, pendant que les cofferdams sont remplis d'eau sous pression.

L'épuisement des cofferdams ne peut être effectué que par les moyens visés au marginal 131 211 (5).

#### **Ouverture des orifices**

**141 322** Les dispositifs de sectionnement de la tuyauterie de chargement et de déchargement doivent être fermés tant que les citernes ne sont pas vides de gaz. Cette prescription ne s'applique pas pendant le chargement, le déchargement et le dégazage.

**141 323 –  
141 340**

### **Feu et lumière non électrique**

- 141 341** (1) Il est interdit d'utiliser du feu ou des lumières non électriques.  
(2) La prescription visée sous (1) ci-dessus ne s'applique pas pour le feu dans les locaux de service en dehors de la zone de cargaison et dans les logements.

### **Chauffage des cales et des citernes**

- 141 342** La prescription du marginal 10 342 ne s'applique pas s'il y a danger de solidification de la cargaison ou si le déchargement normal est impossible à cause de la viscosité de la cargaison; dans ce cas s'appliquent les observations et dispositions complémentaires du marginal 141 121.

- 141 343 –**  
**141 350**

### **Equipements électriques**

- 141 351** Il est interdit d'utiliser des câbles électriques mobiles dans la zone de cargaison. Cette prescription ne s'applique pas pour les circuits électriques à sécurité intrinsèque et pour les câbles électriques destinés au raccordement des feux de signalisation et de navigation, si la prise de courant est située directement à proximité du mât de signalisation du point d'attache du feu.

- 141 352 –**  
**141 353**

### **Lampes électriques**

- 141 354** Il est interdit d'utiliser des lampes portatives dans la zone de cargaison. Cette prescription ne s'applique pas aux lampes à source propre de courant du type de sécurité agréé par l'autorité compétente.

- 141 355 –**  
**141 371**

### **Transport de personnes**

- 141 372** La présence à bord de personnes âgées de moins de 14 ans est interdite.  
**141 373 –**  
**141 382**

### **Vérifications et inspection des extincteurs, flexibles et des équipements électriques et autres**

- 141 383** (1) Les extincteurs doivent être inspectés une fois par an.  
(2) Les flexibles utilisés pour le chargement et le déchargement doivent être vérifiés une fois par an.  
(3) L'isolation des installations électriques et la mise à la masse doivent être vérifiées une fois tous les trois ans.

**141 383** (4) Les équipements électriques du type à enveloppe anti-déflagrante doivent être vérifiés une fois tous les trois ans.

(5) La date, la nature et l'étendue des vérifications et inspections effectuées en vertu des paragraphes (1) à (4) doivent être indiquées, soit sur le certificat d'agrément, soit sur des fiches spéciales conservées à bord et paraphées par les contrôleurs successifs. Pour les extincteurs, les fiches de contrôle accrochées aux appareils sont admises.

(6) Les instruments détecteurs prescrits par les marginaux 131 260, 141 121 et 141 260 doivent être vérifiés avant chaque utilisation, suivant les indications du mode d'emploi.

**141 384 –  
141 399**

#### **Section 4: Prescriptions spéciales relatives au chargement, au déchargement et à la manutention**

**141 400**

##### **Limitation des quantités transportées**

**141 401** Il est interdit de transporter des matières dangereuses en colis. Cette prescription ne s'applique pas au transport en colis d'au plus 5000 kg (au total) des matières mentionnées au certificat d'agrément.

**141 402  
141 410**

##### **Emplacement de la cargaison**

**141 411** Les colis dont le transport n'est pas interdit par le marginal 141 401, doivent être placés sur le pont dans la zone de cargaison.

##### **Liste de contrôles**

**141 412** (1) Les opérations de chargement et de déchargement de citernes fixes ne peuvent être commencées qu'après l'établissement d'une liste de contrôle pour la cargaison en question et à condition que les réponses contenues dans cette liste laissent supposer un déroulement sûr de ces opérations. Cette liste doit être remplie en deux exemplaires et signée par le conducteur et par la personne responsable des opérations de chargement ou de déchargement pour les installations à terre.

(2) Le formulaire de cette liste doit être conforme au modèle de l'appendice 3.

(3) Cette liste doit être imprimée en allemand, en anglais, en français et en néerlandais.

### **Mesures à prendre avant le chargement**

- 141 413** (1) Si des résidus du chargement précédent peuvent causer des réactions dangereuses avec le chargement prévu, tous ces résidus doivent être évacués de manière suffisante.
- (2) L'entrée dans les citernes, cofferdams, double-murailles et double-fonds n'est admise que:
- a. s'ils sont exempts de gaz dangereux et qu'ils contiennent suffisamment d'oxygène ou
  - b. si la personne qui entre dans le local est munie d'un appareil respiratoire et de l'équipement de sécurité nécessaire, et que l'opération s'effectue sous la surveillance constante d'une deuxième personne disposant du même équipement.

**141 414 –**  
**141 416**

### **Fermeture des portes et fenêtres**

- 141 417** (1) Pendant le chargement, le déchargement ou le dégazage, tous les accès et ouvertures des locaux qui sont accessibles du pont doivent être fermés. Ces accès et ouvertures ne doivent être ouverts qu'avec la permission du conducteur.
- (2) Après le déchargement ou le dégazage, les locaux accessibles du pont doivent être convenablement aérés.

**141 418 –**  
**141 419**

### **Utilisation des cofferdams**

- 141 420** Les cofferdams peuvent être remplis d'eau pour les besoins de la vidange des restes de cargaison des citernes.

### **Remplissage des citernes**

- 141 421** Les degrés de remplissage suivants ne doivent pas être dépassés:
- classe IVa: 95%;
  - classe IIIa, catégorie Kx: 95%.

### **Ouverture des orifices**

- 141 422** (1) L'ouverture pour une courte durée des orifices destinés à la prise d'échantillons est admise pour des contrôles des citernes ou pour la prise d'échantillons après que:
- le chargement aura été interrompu depuis dix minutes au moins,
  - les personnes effectuant les prises d'échantillons ou les contrôles auront été protégées contre l'action de la cargaison sur les organes respiratoires, les yeux et la peau,
  - les citernes concernées auront été détendues au moyen du dispositif visé au marginal 141 222 (3).

**141 422** La durée d'ouverture doit rester limitée au temps nécessaire aux contrôles ou à la prise d'échantillons.  
(suite)

Les récipients destinés à la prise d'échantillons, y compris toutes les parties de ces récipients, telles que ficelles, etc., doivent être mis en contact avec la coque du bateau avant l'ouverture des orifices de prise d'échantillons.

(2) Le dispositif permettant de détendre les citernes, prescrit au marginal 141 222 (3), ne peut être utilisé que si des contrôles des citernes ou des prises d'échantillons l'exigent.

**141 423**

#### **Chargement et déchargement simultanés**

**141 424** Pendant le chargement ou le déchargement des citernes, il est interdit de charger ou de décharger autre chose. L'autorité compétente locale peut accorder des dérogations pendant le déchargement.

#### **Tuyauteries de chargement et de déchargement**

**141 425** (1) Avant la mise en place des flexibles de raccordement à la tuyauterie à terre, cette dernière doit être mise en connexion électrique avec le bateau, à moins que la personne responsable n'en décide autrement.

(2) Le chargement et le déchargement ainsi que le lavage des citernes doivent s'effectuer au moyen de la tuyauterie fixe du bateau. Les armatures métalliques des tuyaux flexibles de raccordement à la tuyauterie à terre doivent être mises à la masse de manière à éliminer l'accumulation d'électricité statique.

(3) Les tuyauteries de chargement et de déchargement ne doivent être prolongées par des tuyauteries fixes ou flexibles dépassant les cofferdams à l'avant ou à l'arrière.

(4) La phase liquide restant dans les tuyauteries doit être évacuée totalement sans danger.

(5) Les mélanges gaz-air se dégageant lors du chargement, doivent être évacués au dépôt au moyen d'un collecteur de gaz.

**141 426 –**

**141 429**

#### **Connexion électrique du bateau**

**141 430** Avant le chargement et le déchargement, une connexion électrique doit être établie entre le bateau et le dépôt, à moins que la personne responsable du dépôt n'en décide autrement.

Cette connexion doit être établie de telle manière que la production d'étincelles est exclue dans la zone de cargaison.

**141 431 –**

**141 440**

### **Feu et lumière non électrique**

**141 441** Pendant le chargement, le déchargement ou le dégazage, le feu ou une lumière non électrique ne sont pas admis.

**141 442 –**

**141 450**

### **Équipement électrique**

**141 451** Il est interdit d'utiliser des équipements électriques pendant le chargement, le déchargement ou le dégazage.

Cette prescription ne s'applique pas aux installations visées au marginal 131 252 (3) a et b ni aux installations électriques du type de sécurité agréé.

### **Lances d'arrosage**

**141 452** Pendant le chargement ou le déchargement, trois prises d'eau avec des tuyaux et des lances d'arrosage doivent se trouver sur le pont dans la zone de cargaison.

**141 453 –**

**141 474**

### **Câbles en matières synthétiques**

**141 475** Pendant le chargement ou le déchargement le bateau ne peut être amarré avec des câbles en matières synthétiques que si la dérive du bateau est empêchée, par exemple, par des câbles en acier.

**141 476 –**

**141 499**

## **Section 5:**

### **Prescriptions particulières relatives à la circulation des bateaux**

**141 500 –**

**141 502**

### **Amarrage**

**141 503** L'amarrage doit être fait de telle sorte qu'aucune traction ne puisse s'exercer sur les câbles électriques et sur les tuyauteries flexibles.

### **Stationnement**

**141 504** (1) En dehors des zones de stationnement indiquées par l'autorité compétente locale, la distance des lieux de stationnement aux agglomérations, ouvrages d'art et dépôts de gaz ou de liquides inflammables ne doit pas être inférieure à 100 m.

**141 504** (2) L'autorité compétente locale peut autoriser des distances inférieures ou (suite) prescrire des distances supérieures à celle mentionnée au paragraphe (1), en tenant compte notamment des conditions locales et des matières transportées.

**141 505** –

**141 599**

**141 600** –

**141 999**

## II

### Dispositions transitoires

- a. Par dérogation au marginal 141 121 (1)
- le benzène (n° ONU 1114) de la classe IIIa, 1<sup>a</sup>, catégorie Kx, peut être transporté en bateaux-citernes du type IIIa, II ou III jusqu'au 30 septembre 1997;
  - l'essence de pyrolyse de la classe IIIa, 1<sup>a</sup>, catégorie Kx, peut être transportée en bateaux-citernes du type IIIa, II ou III jusqu'au 30 septembre 2002;
  - les matières de la classe IIIa, catégories K1s, K1n, K2 et K3, dont la teneur en benzène est supérieure à 10% et inférieure à 50% peuvent être transportées en bateaux-citernes du type IIIa, II ou III jusqu'au 30 septembre 2002;
- b. Par dérogation au marginal 141 121 (1)
- le 1,2-dichloroéthane (dichlorure d'éthylène) (n° ONU 1184) de la classe IIIa, 1<sup>a</sup>, catégorie Kx, et le nitrobenzène (n° ONU 1662) de la classe IIIa, 4<sup>e</sup>, catégorie Kx, peuvent être transportés en bateaux-citernes du type IIIa, II ou III jusqu'au 30 septembre 1992;
  - l'acrylate d'éthyle (n° ONU 1917) et le 1,2-dichloropropane (n° ONU 1279) de la classe IIIa, 1<sup>a</sup>, catégorie Kx, peuvent être transportés en bateaux-citernes du type IIIa, II ou III jusqu'au 30 septembre 1997;
- c. Par dérogation au marginal 141 121 (1)
- le chloroforme (n° ONU 1888), le dichlorométhane (n° ONU 1593) et le tétrachlorure de carbone (n° ONU 1846) de la classe IVa, 61° peuvent être transportés jusqu'au 30 septembre 1992 dans les bateaux-citernes qui au 31 décembre 1986 sont munis d'une autorisation spéciale pour le transport de ces matières;
  - le tétrachloroéthylène (per-chloréthylène) (n° ONU 1897), le 1,1,1,2-trichloroéthane et le trichloréthylène (n° ONU 1710) de la classe IVa, 61° peuvent être transportés jusqu'au 30 septembre 1992 dans les bateaux-citernes qui au 31 décembre 1986 sont munis d'une autorisation spéciale pour le transport de ces matières;

- d. Par dérogation aux marginaux 141 200 à 141 299 les bateaux-citernes du type II ou III dont la coque est construite en enveloppe double, c'est-à-dire à double fond et double muraille, munis au 31 décembre 1986 d'une autorisation spéciale peuvent continuer à transporter les matières qui sont admises en vertu de cette autorisation.

### III

La présente modification entre en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 1987.

15 juillet 1987

Département fédéral des transports,  
des communications et de l'énergie:  
Schlumpf

31785

**AS-1987-44 vom 17.11.1987 (S. 1423-1462)**

**RO-1987-44 du 17.11.1987 (p. 1423-1462)**

**RU-1987-44 del 17.11.1987 (p. 1423-1462)**

In	Amtliche Sammlung
Dans	Recueil officiel
In	Raccolta ufficiale
Jahr	1987
Année	
Anno	
Band	1987
Volume	
Volume	
Heft	44
Cahier	
Numero	
Datum	17.11.1987
Date	
Data	
Seite	1423-1462
Page	
Pagina	
Ref. No	30 004 911

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.